Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/2515

26. 01. 79

Sachgebiet 315

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Schiffsregisterordnung

A. Zielsetzung

Mit dem Gesetzentwurf soll der Kreis der Binnenschiffe begrenzt werden, die vom Eigentümer beim zuständigen Amtsgericht zur Eintragung in das Schiffsregister angemeldet werden müssen. Kleinere Schiffe, insbesondere die Mehrzahl der für Sport- oder Erholungszwecke verwendeten Motorboote, sollen von der Anmeldepflicht ausgenommen werden.

Auch die bloße Möglichkeit, kleine Schiffe im Schiffsregister eintragen zu lassen, soll beschränkt werden.

Die Durchführungsbestimmungen zur Schiffsregisterordnung sollen in Zukunft weitgehend durch Rechtsvorschriften statt wie bisher durch Verwaltungsvorschriften erlassen werden.

B. Lösung

1. Änderung der Grenzen für die unter A bezeichnete Anmeldepflicht und für die Eintragungsfähigkeit von Binnenschiffen.
2. Umwandlungen von Ermächtigungen zum Erlaß von Verwaltungsvorschriften in solche zum Erlaß von Rechtsverordnungen; Übernahme einiger Regelungen über die Zuständigkeit von Registerbeamten in das Gesetz selbst.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

keine

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (0 22 21) 36 35 51

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (13) - 445 01 — Schi 1/79

Bonn, den 26. Januar 1979

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Schiffsregisterordnung mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister der Justiz.

Der Bundesrat hat in seiner 468. Sitzung am 21. Dezember 1978 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich, Stellung zu nehmen.

Die Bundesregierung stimmt den Änderungsvorschlägen des Bundesrates zu.

Schmidt

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Schiffsregisterordnung

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Die Schiffsregisterordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 315–18, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 107 des Gesetzes vom 2. März 1974 (BGBl. I S. 469), wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

   „(2) Abweichend von der in Absatz 1 getroffenen Regelung bestimmen die Landesregierungen durch Rechtsverordnung die Amtsgerichte, bei denen Schiffsregister zu führen sind, und die Registerbezirke, sofern dies für eine sachdienliche und rationelle Erledigung der Verfahren zweckmäßig ist. Die Landesregierungen können die Ermächtigung durch Rechtsverordnung auf die Landesjustizverwaltungen übertragen."

   b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

   „(3) Die Länder können vereinbaren, daß die Schiffsregistersachen eines Landes den Gerichten eines anderen Landes zugewiesen werden."

2. § 2 erhält folgende Fassung:

„§ 2

(1) Für die Entgegennahme eines auf eine Eintragung gerichteten Antrags oder Ersuchens und die Beurkundung des Zeitpunkts, in dem der Antrag oder das Ersuchen bei dem Registergericht eingeht, sind der mit der Führung des Registers für das betroffene Schiff Beauftragte und der vom Leiter des Amtsgerichts für das Schiffsregister oder einzelne Abteilungen bestellte Beamte der Geschäftsstelle zuständig. Bezieht sich der Antrag oder das Ersuchen auf mehrere Schiffe in verschiedenen Geschäftsbereichen desselben Registergerichts, ist jeder zuständig, der nach Satz 1 in Betracht kommt.

(2) Eintragungen in das Schiffsregister sind von dem mit der Führung des Registers Beauftragten und dem Urkundsbeamten der Geschäftsstelle zu unterschreiben. Jedoch kann statt des Urkundsbeamten ein vom Leiter des Amtsgerichts ermächtigter Justizangestellter unterschreiben. Die Schiffsurkunden sowie die Vermerke auf den Schiffsurkunden (§ 61) sind von dem mit der Führung des Registers Beauftragten zu unterschreiben.

(3) Die Landesregierungen können durch Rechtsverordnung bestimmen, daß der Urkundsbeamte der Geschäftsstelle zuständig ist für

1. die Bekanntmachung der Eintragungen,
2. die Gestattung der Einsicht in die Registerakten,
3. die Erteilung von Abschriften aus dem Register oder den Registerakten,
4. die Beglaubigung der Abschriften,
5. die Erteilung von Bescheinigungen und Zeugnissen mit Ausnahme der Schiffsurkunden an dritte Personen oder Stellen in den gesetzlich vorgesehenen Fällen,

soweit dies aus Gründen der Vereinfachung oder Beschleunigung des Geschäftsablaufs oder zur Entlastung des mit der Führung des Registers Beauftragten zweckmäßig ist. Die Landesregierungen können die Ermächtigung auf die Landesjustizverwaltungen übertragen.

(4) Die Vorschriften der §§ 6, 7 des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit sind auf den Urkundsbeamten der Geschäftsstelle entsprechend anzuwenden.

(5) Wird die Änderung einer Entscheidung des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle verlangt, so entscheidet, wenn dieser dem Verlangen nicht entspricht, der Richter. Die Beschwerde findet erst gegen seine Entscheidung statt."

3. § 3 Abs. 3 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Eingetragen werden können

1. Schiffe, die zur Beförderung von Gütern bestimmt sind, wenn ihre größte Tragfähigkeit mindestens 10 Tonnen beträgt,
2. Schiffe, die nicht zur Beförderung von Gütern bestimmt sind, wenn ihre Wasserverdrängung bei größter Eintauchung mindestens 5 Kubikmeter beträgt sowie
3. Schlepper, Tankschiffe und Schubboote."

4. § 10 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Zur Anmeldung eines Binnenschiffs ist der Eigentümer verpflichtet,

1. wenn das Schiff zur Beförderung von Gütern bestimmt ist und seine größte Tragfähigkeit mindestens 20 Tonnen beträgt,

2. wenn das Schiff nicht zur Beförderung von Gütern bestimmt ist und seine Wasserverdrängung bei größter Eintauchung mindestens 10 Kubikmeter beträgt, oder
3. wenn das Schiff ein Schlepper, ein Tankschiff oder ein Schubboot ist."

5. § 11 Abs. 1 Nr. 4 erhält folgende Fassung:

„4. der Bauort, die Schiffswerft, auf der das Schiff erbaut worden ist, und das Jahr des Stapellaufs, es sei denn, daß dies nur mit besonderen Schwierigkeiten zu ermitteln ist;"

6. Die Nummern 4 und 5 des § 12 erhalten folgende Fassung:

„4. der Bauort, die Schiffswerft, auf der das Schiff erbaut worden ist, und das Jahr des Stapellaufs, es sei denn, daß dies nur mit besonderen Schwierigkeiten zu ermitteln ist;

5. bei Schiffen, die zur Beförderung von Gütern bestimmt sind, die größte Tragfähigkeit, bei anderen Schiffen die Wasserverdrängung bei größter Eintauchung sowie bei Schiffen mit eigener Triebkraft außerdem die Maschinenleistung;".

7. § 13 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die in § 11 Abs. 1 Nr. 3, 4, 6, 7, Abs. 2, § 12 Nr. 3, 4, 6, 7 bezeichneten Angaben sowie die Maschinenleistung sind glaubhaft zu machen. Der Meßbrief (§ 11 Abs. 1 Nr. 5), der Eichschein oder eine andere zur Bescheinigung der größten Tragfähigkeit oder der Wasserverdrängung bei größter Eintauchung bestimmte und geeignete amtliche Urkunde (§ 12 Nr. 5) ist vorzulegen; ist das Schiff im Inland noch nicht amtlich vermessen (§ 11 Abs. 2) oder geeicht, genügt zu § 11 Abs. 2, § 12 Nr. 5 die Vorlegung der Vermessungsurkunde oder des Eichscheins der ausländischen Behörde oder einer anderen zur Glaubhaftmachung der Angaben geeigneten Urkunde."

8. § 16 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Eintragung des Schiffs (§ 9) hat die in § 11 Abs. 1 Nr. 1 bis 7, 9, Abs. 2, § 12 bezeichneten Angaben, die Bezeichnung des Meßbriefs, des Eichscheins oder einer anderen nach § 13 Abs. 1 zulässigen Urkunde und den Tag der Eintragung zu enthalten; sie ist von den zuständigen Beamten zu unterschreiben."

9. § 39 wird wie folgt geändert:

a) Halbsatz 2 fällt weg;

b) der Strichpunkt nach dem bisherigen Halbsatz 1 wird durch einen Punkt ersetzt.

10. Dem § 65 Abs. 1 wird folgender Satz 2 angefügt:

„§ 2 Abs. 3 gilt auch für die Gestattung der Einsicht in das Schiffsbauregister."

11. § 69 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Wird ein anderer als der Inhaber der Schiffswerft als Eigentümer bezeichnet, so ist bei der Anmeldung eine öffentlich beglaubigte Erklärung des Inhabers der Schiffswerft einzureichen, in der dargelegt wird, auf welche Weise der als Eigentümer Bezeichnete das Eigentum erworben hat."

12. § 91 erhält folgende Fassung:

„§ 91

Der Bundesminister der Justiz wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die näheren Vorschriften über die Einrichtung und Führung des Schiffsregisters und des Schiffsbauregisters, das Verfahren in Schiffsregister- und Schiffsbauregistersachen und über die Schiffsurkunden zu erlassen."

13. § 92 erhält folgende Fassung:

„§ 92

Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung das Verfahren zu bestimmen, nach dem ein Schiffsregister oder Schiffsbauregister, das ganz oder zum Teil zerstört oder abhanden gekommen ist, wiederhergestellt wird, und nach dem vernichtete oder abhanden gekommene Urkunden, auf die eine Eintragung sich gründet oder Bezug nimmt, ersetzt werden. In der Rechtsverordnung kann auch bestimmt werden, in welcher Weise bis zur Wiederherstellung des Schiffsregisters oder Schiffsbauregisters die zu einer Rechtsänderung erforderliche Eintragung ersetzt wird. Die Landesregierungen können die Ermächtigung durch Rechtsverordnung auf die Landesjustizverwaltungen übertragen."

14. Nach § 92 wird folgender § 93 eingefügt:

„§ 93

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes."

Artikel 2

Ist ein Binnenschiff vor Inkrafttreten dieses Gesetzes zur Eintragung in das Schiffsregister angemeldet worden und stünde die Anmeldung nach §§ 3

und 10 der Schiffsregisterordnung dem Eigentümer frei oder wären die Voraussetzungen für die Eintragung nach § 3 der Schiffsregisterordnung nicht gegeben, so ist die Eintragung des Schiffs auf Antrag des Eigentümers auch dann gemäß § 20 Abs. 2 und 3 der Schiffsregisterordnung zu löschen, wenn der Eigentümer nach den bisherigen Vorschriften zur Anmeldung verpflichtet war.

Artikel 3

Soweit durch dieses Gesetz oder vor seinem Inkrafttreten ergangene andere Rechtsvorschriften die nach §§ 11 und 12 der Schiffsregisterordnung einzutragenden Angaben geändert worden sind, sind diese Änderungen im Register der bei Inkrafttreten dieses Gesetzes eingetragenen Schiffe nachzutragen, wenn der Eigentümer es beantragt oder bezüglich der Angaben nach § 11 Abs. 1 Nr. 1 bis 5, 8, § 12 Nr. 1 bis 5 der Schiffsregisterordnung eine Änderung einzutragen ist.

Artikel 4

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 5

Dieses Gesetz tritt, soweit nicht Satz 2 etwas anderes bestimmt, am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden vierten Kalendermonats in Kraft. § 2 Abs. 3 der Schiffsregisterordnung in der Fassung des Artikels 1 Nr. 2 dieses Gesetzes und Artikel 1 Nr. 10 und 12 dieses Gesetzes treten am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

1. Ein wichtiges Anliegen des Entwurfs ist es, den Kreis der Binnenschiffe, die der Eigentümer zur Eintragung in das Schiffsregister anzumelden hat, mit Rücksicht auf die technische Entwicklung neu zu bestimmen.

   Die Vorschriften der Schiffsregisterordnung über die Eintragung von Binnenschiffen beruhen auf dem Grundsatz, daß Schiffe, die einen erheblichen Vermögenswert darstellen, in das Schiffsregister eingetragen werden müssen. Kleinere Schiffe können unter bestimmten Voraussetzungen eingetragen werden, wenn der Eigentümer es wünscht. Dieses System dient in erster Linie der Übersicht über die am Schiff bestehenden Rechte und damit der Beleihbarkeit des Schiffs.

   Das Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Mai 1898 (RGBl. S. 369, 868), das für das Reichsgebiet das Binnenschiffsregister einheitlich eingeführt hat, knüpfte die Eintragungspflicht an eine bestimmte Tragfähigkeit. Durch das Änderungsgesetz vom 29. Juli 1936 (RGBl. I S. 581) wurde die Eintragungspflicht auf Schiffe ausgedehnt, deren Maschinenleistung 100 effektive Pferdestärken überschritt. Diese Regelung wurde 1940 in die Schiffsregisterordnung übernommen (RGBl. I S. 1591) und blieb auch in der Fassung ihrer Bekanntmachung vom 26. Mai 1951 (BGBl. I S. 359) bestehen.

   Die fortschreitende technische Entwicklung der letzten Jahre läßt eine Anknüpfung der Eintragungspflicht an die bisher maßgebliche Maschinenleistung nicht mehr als zeitgemäß erscheinen. Heute sind viele verhältnismäßig kleine und kleinste, insbesondere Sport- oder Erholungszwecken dienende Boote mit serienmäßig hergestellten starken Motoren ausgestattet. Sie fallen daher unter die bisherigen Regeln über die Eintragungspflicht. Die Eigner solcher kleinen Schiffe sind ihrer Verpflichtung, die Schiffe zur Eintragung in das Register anzumelden, bisher weitgehend nicht nachgekommen. Dieser Umstand wird aber seit einiger Zeit von Gerichten beanstandet, weil sie nach § 19 der Schiffsregisterordnung einen Eigentümer zur Erfüllung seiner Anmeldepflichten anzuhalten haben. In einem kürzlich bekanntgewordenen Fall hat das OLG Düsseldorf die Pflicht zur Eintragung eines Motorsportbootes bestätigt (Beschluß vom 11. Juli 1975 – 3 W 64/75 –). Es ist zu erwarten, daß die Eintragung derartiger Boote zunehmend verlangt wird, wenn keine gesetzliche Neuregelung ergeht.

   Die Anwendung des Schiffsrechtegesetzes und der Schiffsregisterordnung, die dem Immobiliarsachenrecht des Bürgerlichen Gesetzbuchs und der Grundbuchordnung nachgebildet sind, ist im Hinblick auf Art und Wert solcher kleiner Wasserfahrzeuge in vielen Fällen nicht sachgerecht, der mit der Eintragung in das Register für die Beteiligten verbundene Aufwand zu groß. Die Anknüpfung der Eintragungspflicht soll daher unabhängig von der Maschinenleistung neu bestimmt werden. Der Entwurf übernimmt die Regelung des Genfer Übereinkommens vom 25. Januar 1965 über die Eintragung von Binnenschiffen, dessen Ratifizierung in der Bundesrepublik Deutschland vorbereitet wird, aber nicht abgewartet werden kann, weil das Anliegen des Entwurfs vordringlich ist.

   Für Schiffe, die der Beförderung von Gütern dienen, soll nach dem Entwurf eine bestimmte Tragfähigkeit maßgeblich sein. Bei der Mehrzahl der anderen Schiffe soll es auf das Maß ihrer Wasserverdrängung ankommen.

   Nur einige kostspielige Spezialfahrzeuge werden — wie bisher — ohne Rücksicht auf Tragfähigkeit oder Wasserverdrängung einzutragen sein.

   Entsprechend dem geltenden Recht soll der Eigentümer eines Binnenschiffs die Möglichkeit behalten, das Schiff eintragen zu lassen, auch wenn er nicht dazu verpflichtet ist. Es ist geprüft worden, ob im Gegensatz zu dem bisherigen Recht auf eine untere Grenze für die Eintragungsfähigkeit verzichtet werden kann. Eine solche Regelung könnte jedoch auf die Dauer zu einer nicht unerheblichen Mehrbelastung von Eichämtern und Registergerichten führen. Es soll daher grundsätzlich an einer Untergrenze für die Eintragungsfähigkeit festgehalten werden. Auch hinsichtlich dieser Untergrenze erscheint aber der bisherige Maßstab der PS-Leistung für maschinenbetriebene Schiffe aus den erwähnten Gründen ungeeignet. Der Entwurf stellt daher insoweit ebenfalls auf ein Mindestmaß an Tragfähigkeit oder Wasserverdrängung ab. Lediglich für einige Spezialfahrzeuge beläßt er es bei der unbeschränkten Eintragungsfähigkeit.

2. Es erscheint angezeigt, die in §§ 2 und 91 der Schiffsregisterordnung vorgesehenen Durchführungsvorschriften in Zukunft durch Rechtsverordnung statt im Verwaltungswege zu erlassen. Der Entwurf sieht eine entsprechende Änderung der §§ 2 und 91 vor. Einige Regelungen über die Zuständigkeit der Registerbeamten sollen hierbei unmittelbar in § 2 der Schiffsregisterordnung aufgenommen werden.

3. Die weiteren im Entwurf vorgesehenen Änderungen der Schiffsregisterordnung sollen weniger bedeutsame Unstimmigkeiten beseitigen, die bei der Handhabung des Gesetzes aufgetreten sind.

4. Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die vorgesehenen Regelungen, die eine Änderung von Bundesrecht vorsehen, ergibt sich aus Artikel 74 Nr. 1 des Grundgesetzes.
5. Es ist nicht zu erwarten, daß die Ausführung des Gesetzes Bund, Länder und Gemeinden mit Kosten belasten wird. Registergerichte und Schiffseichämter, die den für die Eintragung in der Regel erforderlichen Eichschein ausstellen, werden künftig nicht mehr in Anspruch genommen als bisher. Vielmehr kann eine Entlastung eintreten, weil ein großer Kreis von Schiffen von der bestehenden Pflicht zur Eintragung befreit werden soll. Zwar sind schon bisher viele dieser an sich eintragungspflichtigen Schiffe nicht eingetragen worden. Die Tendenz ging aber dahin, die Eintragung zunehmend zu verlangen.

II. Einzelbegründung

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Die Neufassung des § 1 Abs. 2 der Schiffsregisterordnung (im folgenden: SchRegO) stellt mit Rücksicht auf Artikel 80 Abs. 1 GG klar, daß die Länder die Registergerichte und Registerbezirke durch Rechtsverordnung bestimmen. Zugleich trägt sie damit der bisherigen Staatspraxis der Länder Rechnung.

Die Kriterien für die Wahl der zuständigen Gerichte entsprechen etwa denen vergleichbarer Ermächtigungsvorschriften in anderen Verfahrensgesetzen (z. B. § 71 Abs. 3 der Konkursordnung, § 1 Abs. 2 des Gesetzes über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung, § 2 Abs. 3 der Seerechtlichen Verteilungsordnung vom 21. Juni 1972 — BGBl. I S. 953 —). Im übrigen ist die Bestimmung jedoch weiter gefaßt, damit die Länder ohne Rücksicht auf Amtsgerichtsbezirke die Registerbezirke nach geographischen Gegebenheiten — insbesondere nach Flußläufen — bestimmen können, wie das für die Binnenschiffahrt seit jeher üblich ist.

Der neue Absatz 3 läßt grenzüberschreitende Konzentrationen durch die Länder zu. Er entspricht der bisherigen anerkannten Staatspraxis der Länder und den in anderen Verfahrensvorschriften bestehenden Regelungen (z. B. § 2 Abs. 4 der Seerechtlichen Verteilungsordnung, § 3 Abs. 2 der Verwaltungsgerichtsordnung, § 4 Abs. 3 des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen vom 27. Februar 1952 — BGBl. I S. 641 — in der Fassung von Artikel 99 des Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch vom 2. März 1974 — BGBl. I S. 469 —).

Es ist davon auszugehen, daß bis zum Inkrafttreten auf Grund des § 1 ergehender Regelungen die geltenden aus sich heraus verständlichen landesrechtlichen Bestimmungen fortbestehen, so daß es einer Übergangsvorschrift nicht bedarf.

Zu Nummer 2

Bisher war es nach § 2 SchRegO den Landesjustizverwaltungen überlassen, die Zuständigkeit der Registerbeamten im Verwaltungswege zu bestimmen. Die Änderung dieser Vorschrift durch Festlegung bestimmter Zuständigkeiten im Gesetz entspricht der modernen rechtsstaatlichen Entwicklung. Soweit eine unmittelbare Zuständigkeitsregelung im Gesetz sich mit Rücksicht auf die Gegebenheiten in den Ländern nicht empfiehlt, soll die Ermächtigung in eine solche zum Erlaß von Rechtsverordnungen umgewandelt werden.

Die Neufassung geht davon aus, daß für Schiffsregistersachen grundsätzlich der Rechtspfleger zuständig ist, § 1 SchRegO, § 3 Nr. 1 Buchstabe h des Rechtspflegergesetzes. Er ist der „mit der Führung des Registers Beauftragte" (Absätze 1, 2 und 3). In den Fällen des Absatzes 1 sollen der Rechtspfleger und der vom Leiter des Amtsgerichts bestellte Beamte der Geschäftsstelle alternativ zuständig sein. Nach Absatz 2 Satz 1 und 2 ist ein gemeinsames Tätigwerden des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle oder eines vom Leiter des Amtsgerichts ermächtigten Justizangestellten mit dem Rechtspfleger vorgesehen. Absatz 3 sieht die Möglichkeit vor, für bestimmte Geschäfte die Zuständigkeit des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle zu begründen.

Absätze 1 und 2 entsprechen weitgehend den Regelungen, die aufgrund des bisherigen § 2 in den meisten Ländern ergangen sind sowie den vergleichbaren Vorschriften des Grundbuchrechts. Jedoch ist die dort verwendete Bezeichnung „Behördenvorstand" mit Rücksicht auf die Stellung der Gerichte durch die Wendung „Leiter des Amtsgerichts" ersetzt worden.

Absatz 2 sieht bei Eintragungen zwei Unterschriften vor und knüpft damit an den Wortlaut der § 16 Abs. 1, § 17 Abs. 3, § 48, 70, 73 b Nr. 3 SchRegO sowie die Entstehungsgeschichte dieser Vorschriften an; auf die entsprechenden Regelungen der Schiffsregisterordnung in der Fassung der Verordnung vom 19. Dezember 1940 (RGBl. I S. 1591) und § 12 der Schiffsregisterverfügung in der Fassung der Allgemeinen Verfügung vom 23. Dezember 1940 (DJ 1941, S. 42) wird verwiesen.

In Absatz 2 Satz 3 wird klargestellt, daß die Schiffsurkunden und die Vermerke nach § 61 SchRegO nur durch den Rechtspfleger zu unterschreiben sind. Das ergibt sich an sich schon aus dem oben erwähnten allgemeinen Grundsatz, daß der Rechtspfleger für die Wahrnehmung der Aufgaben in Schiffsregister- und Schiffsbauregistersachen zuständig ist, soweit nichts anderes bestimmt ist. Die Klarstellung ist jedoch zur Abgrenzung gegenüber der Bestimmung über die doppelte Unterschrift bei Eintragungen im Register (§ 2 Abs. 2 Satz 1 und 2) zweckmäßig.

Absatz 3 überläßt es den Ländern, unter bestimmten, Artikel 80 Abs. 1 Satz 2 GG entsprechenden Voraussetzungen dem Urkundsbeamten der Geschäftsstelle die unter Nummern 1 bis 5 aufgeführten Aufgaben zu übertragen. Insoweit bestehen gegenwärtig in den Ländern zum Teil unterschiedliche oder keine Regelungen.

Die in Nummern 1 bis 4 aufgeführten Geschäfte beruhen auf §§ 57, 8 SchRegO. Die Erteilung von Bescheinigungen und Zeugnissen (Nummer 5) ist in

verschiedenen Vorschriften vorgesehen. Die Ermächtigung gilt insbesondere für die Fälle des § 15 SchRegO und des § 23 der Schiffsregisterverfügung vom 29. Mai 1951 (BAnz. Nr. 109 vom 9. Juni 1951) geändert durch Allgemeine Verfügung vom 7. Januar 1969 (BAnz. Nr. 7 vom 11. Januar 1969). Ferner erfaßt sie die Fälle der §§ 164, 17 Abs. 2 in Verbindung mit § 162 des Gesetzes über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung sowie die Mitteilungen nach § 19 in Verbindung mit § 162 des vorbezeichneten Gesetzes. Die allgemeine Fassung der Vorschrift entspricht den in den Ländern ergangenen Regelungen. Eine Einschränkung ist für die ausdrücklich ausgenommenen Schiffsurkunden geboten, die zum Teil als Zeugnis oder Zertifikat bezeichnet werden (§ 60 Abs. 1, 3 SchRegO, Erste Durchführungsverordnung zum Flaggenrechtsgesetz (Flaggenzeugnisse) vom 23. Februar 1951 — BGBl. II S. 19), weil es sich um Urkunden mit wichtigen Ausweisfunktionen handelt.

„Bescheinigungen" im Register selbst nach § 12 Abs. 4 Satz 3 der Schiffsregisterverfügung sollen nicht erfaßt werden. Dies kommt schon dadurch zum Ausdruck, daß die Ermächtigung auf Bescheinigungen und Zeugnisse beschränkt ist, die dritten Personen oder Stellen erteilt werden.

Soweit Bescheinigungen — etwa nach landesrechtlichen Vorschriften — in Betracht kommen, deren Erteilung dem Rechtspfleger vorbehalten werden sollte, bleibt es den Ländern überlassen, in den Rechtsverordnungen Ausnahmen vorzusehen.

Soweit bei den Geschäften nach Absatz 3 eine Unterschrift zu leisten ist, erstreckt sich die Ermächtigung auch hierauf. Einer besonderen Klarstellung im Gesetz bedarf es insoweit aber nicht.

Die Absätze 4 und 5 entsprechen § 4 Abs. 4 der Verordnung zur Ausführung der Grundbuchordnung.

Zu Nummer 3

Nach dem zur Zeit geltenden Recht können Binnenschiffe eingetragen werden, wenn ihre Tragfähigkeit mehr als 10 Tonnen oder ihre Maschinenleistung mindestens 50 PS beträgt. Die geltende Begrenzung auf 50 PS nimmt angesichts der im allgemeinen Teil der Begründung unter Nummer 1 geschilderten technischen Entwicklung nur noch sehr kleine Boote von der Möglichkeit der Eintragung aus. Der Maßstab der Maschinenleistung ist daher zugunsten geeigneterer Kriterien für die Eintragungswürdigkeit aufgegeben worden, wie sie künftig in Anlehnung an das Genfer Übereinkommen vom 25. Januar 1965 über die Eintragung von Binnenschiffen auch für die Eintragungspflicht maßgeblich sein sollen (oben I 1 und die Begründung zu Artikel 1 Nr. 4). In Zukunft soll nach güterbefördernden und anderen Schiffen unterschieden werden. Güterbeförderer sollen nur noch eingetragen werden können, wenn ihre Tragfähigkeit mindestens 10 Tonnen beträgt. Andere Schiffe müssen eine Wasserverdrängung von mindestens 5 Kubikmeter erreichen. Wegen der Wendungen „größte Tragfähigkeit" und „Wasserverdrängung bei größter Eintauchung" wird auf die Begründung zu Artikel 1 Nr. 4 verwiesen. Eine Ausnahme gilt wie bisher für Schlepper, Tankschiffe und Schubboote. Die frühere Bezeichnung „Stoßboot" ist durch den sachgerechteren Ausdruck „Schubboot" ersetzt worden.

Zu Nummer 4

Eine Pflicht zur Eintragung eines Binnenschiffs besteht bisher, wenn die Tragfähigkeit 20 Tonnen oder die Maschinenleistung 100 PS übersteigt. Wie im allgemeinen Teil der Begründung unter Nummer 1 ausgeführt, erscheint diese Regelung nicht mehr zeitgemäß. Der Entwurf will sicherstellen, daß die Eintragungspflicht auf Schiffe beschränkt wird, auf die die Grundsätze des Schiffsrechtegesetzes und der Schiffsregisterordnung zugeschnitten sind. Die maßgebenden Kriterien sind Artikel 3 Abs. 2 des Genfer Übereinkommens vom 25. Januar 1965 über die Eintragung von Binnenschiffen entnommen (oben I 1 und die Begründung zu Artikel 1 Nr. 3).

Auch für die Eintragungspflicht wird künftig in der Regel zu unterscheiden sein, ob ein Schiff zur Beförderung von Gütern bestimmt ist oder einem anderen Zweck dient.

Güterbefördernde Schiffe sollen der Eintragungspflicht unterliegen, wenn ihre größte Tragfähigkeit mindestens 20 Tonnen beträgt. Der Zusatz „größte" bei „Tragfähigkeit" dient der Verdeutlichung und entspricht den Nummern 22 der Muster der Eichscheine in den Anlagen 2 und 3 zur Verordnung über die Eichung von Binnenschiffen vom 30. Juni 1975 (BGBl. I S. 1785 — im folgenden: BinSchEO).

Für andere Schiffe wäre die Tragfähigkeit nicht die geeignete Anknüpfung. Der Entwurf stellt daher wie das erwähnte Übereinkommen über die Eintragung von Binnenschiffen auf das Maß der Wasserverdrängung ab. Beträgt es im Einzelfall mindestens 10 Kubikmeter, ist das Schiff einzutragen. Maßgeblich soll die Wasserverdrängung bei größter Eintauchung des Schiffes sein. Damit ist ausdrücklich klargestellt, daß die Wasserverdrängung „in der Leerebene" als Maßstab nicht in Betracht kommt (wegen des Unterschiedes: §§ 17, 25, 18 BinSchEO). Diese Regelung entspricht den Absichten des Übereinkommens über die Eintragung von Binnenschiffen am besten, dem der Begriff der Wasserverdrängung entnommen worden ist, und vermeidet Schwierigkeiten, die sich bei einer späteren Ratifizierung des Übereinkommens ergeben könnten. Das Übereinkommen enthält im Gegensatz zu dem Übereinkommen vom 15. Februar 1966 über die Eichung von Binnenschiffen (BGBl. 1973 II S. 1417) die erwähnte Unterscheidung zwischen Ebene der größten Eintauchung und Leerebene nicht. Offenbar versteht es in seinem Artikel 3 Abs. 2 die Kriterien für die Eintragungspflicht aber als Maximalwerte. „Tragfähigkeit" kann dem Sinnzusammenhang nach nur die „größte Tragfähigkeit" sein. Dem entspricht es aber, wenn auch die „Wasserverdrängung" als „größte Wasserverdrängung" verstanden wird.

Wie sich aus dem Gesagten ergibt, werden künftig im allgemeine nur Schiffe dem Eintragungszwang unterworfen sein, die einen erheblichen Vermögenswert darstellen.

Ohne Rücksicht auf Tragfähigkeit und Wasserverdrängung soll unverändert die Eintragungspflicht für Schlepper, Tankschiffe und Schubboote bestehen, die in der Regel erheblichen Wert haben werden. Ebenso wie in § 3 Abs. 2 SchRegO soll auch in § 10 das Wort „Stoßboot" durch „Schubboot" ersetzt werden.

Zu Nummer 5

Nach der vorgesehenen Neufassung des § 11 Abs. 1 Nr. 4 SchRegO soll bei der Anmeldung eines Seeschiffs außer Bauort und Jahr des Stapellaufs zur näheren Beschreibung des Schiffs auch die Schiffswerft (§ 68 SchRegO) anzugeben sein. Das entspricht der bisherigen Praxis (§ 27 Abs. 1 Nr. 4 der Schiffsregisterverfügung).

Zu Nummer 6

Die vorgesehene Ergänzung des § 12 Nr. 4 SchRegO um die Angabe der Schiffswerft bei Binnenschiffen entspricht der in Artikel 1 Nr. 5 für Seeschiffe vorgesehenen Regelung (auch § 34 Abs. 1 Nr. 3 der Schiffsregisterverfügung).

Die vorgesehene Änderung des § 12 Nr. 5 SchRegO trägt der Neufassung des § 10 Abs. 2 SchRegO durch Artikel 1 Nr. 4 Rechnung und stellt klar, daß das jeweils für die Eintragungspflicht maßgebliche Kriterium bei der Anmeldung des Schiffs anzugeben ist.

Zu Nummer 7

Bisher ist bei der Anmeldung eines Binnenschiffs nach dem Wortlaut des Gesetzes ein inländischer Eichschein vorzulegen.

Der Entwurf trägt dem Umstand Rechnung, daß nach den eichrechtlichen Bestimmungen Urkunden erteilt werden und als Mittel zum Nachweis der Eichung in Betracht kommen, die nicht als Eichschein bezeichnet sind. Z. B. erlaubt die vorgesehene Fassung, daß in geeigneten Fällen auch „vorläufige Eichbescheinigungen" im Sinne des § 12 BinSchEO als ausreichend angesehen werden. Zwar können die Angaben in der vorläufigen Eichbescheinigung durch den endgültigen Eichschein noch korrigiert werden. In der Praxis dürften solche Fälle aber kaum vorkommen. Im übrigen wird die Frage, ob es sich um eine „geeignete" Urkunde handelt, insbesondere in Grenzfällen — etwa wenn die Eintragungsfähigkeit oder Eintragungspflicht davon abhängt — im Einzelfall eingehend zu prüfen sein.

Von der vorgesehenen Fassung werden aber auch nicht als Eichscheine bezeichnete Urkunden über die Eichung solcher Binnenschiffe erfaßt, die nicht auf Bundeswasserstraßen verkehren, soweit in ihnen die größte Tragfähigkeit oder die Wasserverdrängung bei größter Eintauchung nach den maßgeblichen landesrechtlichen Bestimmungen amtlich bescheinigt wird.

Es erscheint nicht völlig ausgeschlossen, daß sich zuweilen Schwierigkeiten bei der Beschaffung eines Eichscheins oder einer anderen ausreichenden Urkunde für Schiffe ergeben, die nicht auf Bundeswasserstraßen verkehren, z. B. weil die Länder noch keine Eichbehörden nach Artikel 2 Abs. 3 des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 15. Februar 1966 über die Eichung von Binnenschiffen, Artikel 2 Abs. 3, Artikel 8 des Übereinkommens bestimmt haben. Nach einer Umfrage bei den Landesjustizverwaltungen kann es sich aber allenfalls um seltene Fälle handeln, denen im Gesetz nicht besonders Rechnung zu tragen ist, zumal auch die gerichtliche Praxis keine entsprechenden Änderungswünsche geäußert hat. Es kann erwartet werden, daß die Länder etwa erforderliche Bestimmungen treffen werden, wenn sich ein praktisches Bedürfnis ergibt.

Ausländische Eichurkunden läßt die Schiffsregisterordnung bisher nicht ausdrücklich zu. In der Praxis ist daher teilweise die für Seeschiffe geltende Vorschrift des § 11 Abs. 2 SchRegO mit gewissen Einschränkungen analog angewandt worden. Künftig soll die Vorlage eines ausländischen Eichscheins oder einer anderen ausländischen, zur Glaubhaftmachung geeigneten Urkunde anstelle eines deutschen Eichscheins genügen, wenn das Schiff bei seiner Anmeldung im Inland noch nicht geeicht worden ist. Nach der vorgesehenen Neuregelung kann aber nicht jedes ausländische Eichergebnis übernommen werden. Die Urkunde genügt vielmehr nur dann, wenn sie die nach § 12 Nr. 5 SchRegO erforderlichen Angaben nachweist oder glaubhaft macht. Eine Besserstellung ausländischer Urkunden ist nicht beabsichtigt.

Die vorgeschlagene Bestimmung steht mit Artikel 6 des Genfer Übereinkommens vom 15. Februar 1966 über die Eichung von Binnenschiffen (BGBl. 1973 II S. 1417) im Einklang, der die Anerkennung ausländischer Eichscheine regelt. Dieses Übereinkommen ist im Verhältnis der Bundesrepublik Deutschland zu mehreren Rheinufer- und Donaustaaten in Kraft.

Zu Nummer 8

§ 16 Abs. 1 SchRegO regelt unter anderem, daß die Bezeichnung bestimmter Urkunden bei der Eintragung des Schiffs mit aufzunehmen ist. Durch die Neufassung soll die Vorschrift auf die künftig nach § 13 Abs. 1 SchRegO neben den Meßbriefen und Eichscheinen zulässigen Urkunden ausgedehnt werden.

Zu Nummer 9

Nach § 39 SchRegO ist für Erklärungen, durch die ein Eintragungsantrag zurückgenommen oder eine Vollmacht zur Stellung eines solchen Antrags widerrufen wird, die Form der öffentlichen Beurkundung oder öffentlichen Beglaubigung nach § 37 Abs. 1 Satz 1 SchRegO vorgeschrieben. Nach dem zweiten Halbsatz der Vorschrift bleibt § 26 Abs. 3 der Reichsnotarordnung hierdurch unberührt. Der zitierte § 26 Abs. 3 sah vor, daß der Notar von ihm gestellte Anträge durch eine von ihm unterschriebene und mit Siegel versehene Erklärung zurücknehmen konnte, die der öffentlichen Beglaubigung nicht bedurfte. Eine entsprechende Vorschrift enthält § 24 Abs. 3 der Bundesnotarordnung. Eine Verweisung hierauf ist aber entbehrlich. Nach allgemeinen Grundsätzen geht die spezielle Regelung der Bundesnotarordnung dem § 39 SchRegO vor. Auch in § 31 der Grundbuchordnung, der § 39 SchRegO entspricht, ist ein Verweis auf den insoweit ebenfalls

anwendbaren § 24 Abs. 3 der Bundesnotarordnung nicht enthalten. Daher wird im Entwurf keine Änderung des Zitats, sondern eine Streichung des zweiten Halbsatzes vorgeschlagen.

Zu Nummer 10

Die vorgesehene Ergänzung des § 65 Abs. 1 SchRegO, der die sinngemäße Anwendung der §§ 1, 2 und 7 SchRegO für das Register für Schiffsbauwerke vorschreibt, soll die Ermächtigung des Artikels 1 Nr. 2 (§ 2 Abs. 3 Nr. 2 SchRegO) im Hinblick darauf erweitern, daß das Schiffsbauregister im Gegensatz zum Schiffsregister nicht öffentlich und die Einsicht von einer besonderen Erlaubnis abhängig ist (§ 65 Abs. 2 SchRegO).

Zu Nummer 11

Wird nach bisherigem Recht ein Schiffsbauwerk zur Eintragung angemeldet und dabei nicht der Inhaber der Schiffswerft, sondern ein Dritter als Eigentümer bezeichnet, muß der Inhaber der Schiffswerft in notariell beurkundeter Erklärung darlegen, auf welche Weise der Dritte das Eigentum erworben hat. Künftig soll für diese Erklärung nur noch die öffentliche Beglaubigung verlangt werden. Für den Nachweis, daß der Inhaber der Schiffswerft die erwähnte Erklärung abgegeben hat, ist die Beurkundungsform nicht erforderlich.

Zu Nummer 12

Nach § 91 SchRegO erläßt der Bundesminister der Justiz die näheren Vorschriften über die Einrichtung und Führung des Schiffsregisters und des Schiffsbauregisters sowie über die Schiffsurkunden im Verwaltungswege. Die Umstellung dieser Ermächtigung auf eine Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsverordnungen soll der modernen rechtsstaatlichen Entwicklung Rechnung tragen. Sie entspricht auch der Staatspraxis im Grundbuchrecht, wo Änderungen der Grundbuchverfügung nach Inkrafttreten des Grundgesetzes stets in der Form der Rechtsverordnung ergangen sind. Auch die Änderungen der Handelsregisterverfügung erfolgen inzwischen regelmäßig durch Rechtsverordnung.

Die geltende Schiffsregisterverfügung ist 1951 mit Zustimmung des Bundesrates ergangen. Es ist zweckmäßig, an dieser Staatspraxis festzuhalten, obwohl die Zustimmung des Bundesrates nach Artikel 80 Abs. 2 GG an sich nicht zwingend erforderlich ist, weil es sich um gerichtliches Verfahren handelt. Die Schiffsregisterverfügung enthält nämlich eine große Zahl von Bestimmungen, die so weitgehend büromäßige Einzelheiten des registergerichtlichen Verfahrens regeln, daß die Beteiligung der Länder von der Sache her dringend geboten ist. Sie empfiehlt sich auch, weil in den vergleichbaren Rechtsgebieten des Grundbuch- und Handelsregisterwesens die entsprechenden Vorschriften mit Zustimmung des Bundesrates ergehen. Es ist in diesem Zusammenhang auch auf die durch die Vereinfachungsnovelle vom 3. Dezember 1976 (BGBl. I S. 3281) eingeführten § 703 b Abs. 2, § 703 c Abs. 1 ZPO zu verweisen, die den Bundesminister der Justiz zum Erlaß von Sonderregelungen für den Verfahrensablauf bei maschineller Bearbeitung und die Einführung von Vordrucken für das Mahnverfahren ermächtigen. Auch sie sehen ohne eine aus Artikel 80 Abs. 2 GG folgende Notwendigkeit die Zustimmung des Bundesrates vor, weil den Erfordernissen der gerichtlichen Praxis in diesem Bereich sachgerecht nur in enger Zusammenarbeit mit den Ländern entsprochen werden kann (Drucksache 7/2729, S. 19, 104, 137, 145; Drucksache 7/5250, S. 15). Weitere Ermächtigungsregelungen dieser Art enthalten § 641 s Abs. 2 und § 641 t Abs. 1 ZPO, die durch das Gesetz zur vereinfachten Abänderung von Unterhaltsrenten vom 29. Juli 1976 (BGBl. I S. 2029, ber. S. 3314) eingefügt worden sind (Drucksache 7/4791, S. 5, 19 und 7/5311, S. 10).

Zu Nummer 13

Nach dem Wortlaut des geltenden § 92 SchRegO sind die Landesjustizverwaltungen ermächtigt, das Verfahren zu bestimmen, nach dem ein zerstörtes oder abhanden gekommenes Schiffs- oder Schiffsbauregister wiederhergestellt wird. Die Vorschrift enthält eine entsprechende Regelung für vernichtete oder abhanden gekommene Urkunden. Die vorgesehene Änderung hat lediglich klarstellende Bedeutung. Daß sich die Ermächtigung an die Landesregierungen richtet und von ihnen auf die Landesjustizverwaltungen übertragen werden kann, ergibt sich schon jetzt aus § 1 des Gesetzes über Rechtsverordnungen im Bereich der Gerichtsbarkeit vom 1. Juli 1960 (BGBl. I S. 481).

Zu Nummer 14

Die Schiffsregisterordnung, die in vollem Umfang als nachkonstitutionelles Recht anzusehen ist (Artikel 1 des Gesetzes zur Änderung von Vorschriften über das Schiffsregister vom 26. Mai 1951 — BGBl. I S. 355), enthielt bis jetzt keine Berlin-Klausel. Der Gesetzentwurf will ihr eine solche einfügen.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung enthält eine Übergangsregelung für Schiffe, die auf Grund der noch geltenden Rechtsvorschriften in das Schiffsregister eingetragen werden müssen, nach dem Entwurf aber nicht mehr eintragungspflichtig sein sollen oder nicht mehr eingetragen werden könnten.

Zu Artikel 3

Die Vorschrift soll Übergangsfälle erfassen, die durch die Änderung des § 12 SchRegO (Artikel 1 Nr. 6) entstehen. Sie bezieht sich aber auch auf solche Übergangsfälle, die sich bei den Änderungen der §§ 11 und 12 SchRegO durch die Neuregelungen des Schiffsrechts vom Mai 1951 ergeben und noch nicht zu einer Änderung der Eintragungen bei schon damals eingetragenen Schiffen nach den bisher geltenden Vorschriften geführt haben. Ferner deckt sie Änderungen der Vermessungsergebnisse ab (vgl. § 11 Abs. 1 Nr. 5 SchRegO), die auf Änderungen der Vorschriften über die Vermessung von Seeschiffen beruhen.

Zu Artikel 4

Die Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 5

In Artikel 5 ist für die neuen Verordnungsermächtigungen in § 2 Abs. 3 und § 65 Abs. 1 Satz 2 SchRegO sowie für die Neufassung des § 91 SchRegO ein Inkrafttreten am Tage nach der Verkündung vorgesehen, damit von diesen Ermächtigungen alsbald Gebrauch gemacht werden kann.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

1. **Zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe b** (§ 1 Abs. 3 SchiffsregisterO)

   In § 1 ist der anzufügende Absatz 3 wie folgt zu fassen:

   „(3) Die Länder können vereinbaren, daß Schiffsregistersachen eines Landes Gerichten eines anderen Landes zugewiesen werden."

   Begründung

   Klarstellung des Gewollten.

   Die vorgeschlagene Fassung verdeutlicht, daß die Schiffsregistersachen eines Landes nicht nur ganz, sondern auch teilweise den Gerichten eines anderen Landes zugewiesen werden können.

2. **Zu Artikel 1 Nr. 2** (§ 2 Abs. 3 Satz 2 SchiffsregisterO)

   In § 2 Abs. 3 sind in Satz 2
   nach dem Wort „Ermächtigung"
   die Worte „durch Rechtsverordnung"
   einzufügen.

   Begründung

   Notwendige Klarstellung im Hinblick auf Artikel 80 Abs. 1 Satz 4 GG.